लगभग 14 बातें कही गई हैं । ऐसी और भी बहुत सी बातें हैं । इसलिए मैं सुझाव देता हूं कि बिजनैस ऐडवाईज़री कमेटी इसके लिए समय तय करे जिससे सदन के सभी पक्ष इसको पढ़ने के बाद बहस में भाग ले सकें । महोदय, जो लोकपाल बिल हैं, वह भी सदन में आने वाला हैं, कुछ बातें उसमें भी हैं, इसमें भी हैं । यह सैल्फ-रेग्युलेटरी कितनी सीमा तक हो, लोकपाल की सीमा तक हो, कोर्ट्स की सीमा तक हो ?

अगर सदन के सभी सदस्य इस पर खुली बहस करेंगे तो इस कमेटी को अपनी अगली रिपोर्ट बनाने में सुविधा होगी, सहायता मिलेगी । इसलिए मेरा सुझाव हैं कि बिजनैस ऐडवाईजरी कमेटी की जो मीटिंग हो, उसमें इसके लिए समय निर्धारित किया जाए । कितना समय तय हो, उसके बाद सदन के सदस्यों को खुले मन से इस पर विचार करने का अवसर मिलोगा । तो मैं आपसे गुज़ारिश करता हूं कि इस पर आगे की बहस को फिलहाल स्थगित कर दिया जाए ।

चौधरी श्री चुन्न लाल (उत्तर प्रदेश) : माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं इस बिल के समर्थन में खड़ा

SHRI GOVINDRAO ADIK (Maharashtra): Sir, we agree with the suggestion made by the hon. Member, Prof. Vijay Kumar Malhotra, that the discussion should be deferred.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): I have to take the sense of the House. Hon'ble Members, is the suggestion made by Prof. Vijay Kumar Malhotra, acceptable to all?

HON'BLE MEMBERS: Yes, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): The discussion is deferred.

THE RAILWAY CLAIMS TRIBUNAL (AMENTMENT) BILL, 1998

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NITISH KUMAR): Sir, I beg to move.

"That the Bill further to amend the Railway Claims Tribunal Act, 1987, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration." *The question was proposed.*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): Shri Bratin Sengupta. He is not present here at the moment. Chaudhary Chunni Lal.

हुआ हूं । इस विधेयक का उद्देश्य बहुत सीमित हैं । इससे सरकार यह चाहती हैं कि पांचवें वेतन आयोग का लाभ अध्यक्ष, उपाध्यक्ष आदि को रिट्रोस्पोक्टिव इफ़ैक्ट से दिया जाए । इस ट्राईब्यूनल का बिल 1987 में पास हुआ था और इसकी मंशा यह थी कि इस ट्राईब्यूनल का काम और दावों का निस्तारण जितनी जल्दी हो सके, होना चाहिए । पर आंकक्षा के अनुरूप इस ट्राईब्यूशन का काम नहीं हो पा रहा हैं ।

महोदय, मुझे यह जानकारी हैं कि इस ट्राईब्यूनल की 21 खंडपीठ हैं, 2 दिल्ली में हैं, 2 कलकत्ता में हैं और बाकी जगह एक-एक खंडपीठ हैं । मैं आपके माध्यम से मंत्री जी को यह सुझाव देना चाहता हूं कि खंडपीठों की संख्या को और बढ़ाया जाए और इसके दावों के निस्तारकण की समय सीमा निर्धारित की जाए और इसे कैटेकराईज़ कर दें, श्रेणीबद्ध कर दें । कौन सा दावा किस श्रेणी में हैं और किस श्रेणी के दावों का किस सदस्य सीमा में निस्तारण किया जाए, इसकी भी व्यवस्था अगर हो जाए तो इस ट्राईब्यूनल का जो कार्य हैं वह ज्यादा सुचारू रूप से और अच्छा चलेगा ।

आजकल रेल दुर्घटनाएं बहुत बढ़ गई हैं । रेलगाड़ियों में चोरी और डकैतियां बहुत बढ़ गई हैं । मालगाड़ियों से जो सामान जाता है,उसमें भी बहुत चोरियां बढ़ गई हैं । इसके अलावा इस ट्राईब्यूनल का अन्य मामलों के दावों का भी निस्तारकण करना पड़ता हैं । इसके काम का बोझ बढ़ गया हैं और इसलिए अगर खंडपीठों की संख्या बढ़ाई जाएगी तो इसके दावों का निपटारा करने में आसानी होगी । मुझे ऐसी जानकारी हैं कि कुछ दावे तो ऐसे हैं जिनको 7 साल हो गए हैं, अभी तक उनका निपटारा नहीं हो पाया हैं, बहुत सी बाधाएं उसमें आ रही हैं । तो मैं चाहूंगा कि दावों की स्थिति को देखते हुए केटेगरी-श्रेणीबद्ध किया जाए और समय सीमा उसमें रखी जाए । यह ट्रिब्यूनल जो हैं वह अपने में पूरा सक्षम हैं यह सिविल कोर्ट की तरह ही पूरा काम करता हैं । इसमें अपील में आने की जरूरत नहीं पड़ती हैं । इसके दावों का इम्लीमेंटेशन यह ट्रिब्यूनल करता हैं । तो यह जब सब अधिकार उसके पास हैं तो अधिक से अधिक जल्दी इस काम को किया जाए । मुझे दो और बात कहनी हैं । एक तो इसके गठन के बारे में – जिसमें अध्यक्ष और तकनीकी सदस्य और सदस्य हैं । अगर इसका गठन करते समय इस बात का ध्यान रखें कि कोई रिटायर्ड जज, कोई तकनीकी व्यक्ति, इनके बोर्ड से तो बड़े अच्छे-अच्छे टेक्नीकल हैंड रिटायर्ड होते हैं तो जब गठन के समय इसका ध्यान रखेंगे तो उससे भी दावों के निस्तारण पर असर पड़ेगा और सबसे बड़ी बात जो मैं कहना चाहूंगा आपके माध्यम से मंत्री महोदय से कि सुरक्षा जो सबसे बड़ी चीज

हैं जिस पर पिछले दिनों भी इस सदन में इस पर बहस हो चुकी हैं । कल भी इसके बारे में बात हुई थी ।

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि) : कल डिस्क्सन हुआ हैं ।

चौधरी श्री चुन्नी लाल : हां, उसमें मेरा यही अनुरोध हैं कि इस पर भी ध्यान दिया जाए तो ज्यादा उचित होगा । जैसा माननीय मंत्री महोदय कल कह रहे थे । मैं उनकी इस राय से सहमत हूं । यह जो गेज का कन्वर्जन हैं, गेज के परिवर्तन पर जो ज्यादा जोर दिया जा रहा हैं वह गैज के परिवर्तन पर ज्यादा जोर न देकर से सुरक्षा के ऊपर ज्यादा ध्यान दिया जाए तो ज्याद अच्छा रहेगा । अंतः में मैं अपनी बात समाप्त करने से पहले आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदय से यह निवेदन करना चाहूंगा कि 10-12 साल पहले क्लेम का रेट कुछ पार्सल गुड्स आदि पर जो था वह आज भी हैं- 50 रुपए किलो । किराया बढ़ गया, सब कुछ बढ़ गया जबकि क्लेम का जो रेट 12 साल पहले था वह रटे नहीं बढ़ा । माननीय मंत्री महोदय से यह अनुरोध करूंगा कि रेट के बढ़ाने पर भी विचार करें, अति कृपा होगी । बहुत-बहुत धन्यवाद ।

SHIR S.B. CHAVAN (Maharashtra): Mr. Vice-Chairman, Sir, in view of the fact that there are a large number of accidents taking place, it is but natural that the Government should have asked for powers for giving proper compensation to all those who have been affected. This is a normal practice. Normally there should be no objection to this kind of a power which the Government would like to have, but 1 have not been quite able to understand as to what exactly the purpose is in asking for a retrospectivity. You are asking for a retrospective effect. I do not know whether it is merely a question of compensation to be paid to all those victims, for which you would like to have those powers or what else you are going to cover under this retrospective effect. It is one of the points on which we would certainly like to have your views, and we would also like to understand the purpose behind the whole thing. Normally, it is not the practice to give any retrospective effect. You are asking for this effect to be given retrospectively. If it is merely a question of compensation, certainly, I won't have any objection to it, but if any other objective you are going to cover by this kind of an amendment, then, certainly the House is entitled to know as to what exactly the purpose is, for which the retrospective effect is being asked for. That is a simple point on which I would like to have your views.

श्री रामेदव भंडारी (बिहार) : उपसभाध्यक्ष महोदय, यह बिल बहुत सीमित उद्देश्य का लाया गया हैं । जब रेल दावा अधिकरण बनाया गया था उस समय उसका उद्देश्य बहुत बड़ा था । उस समय में दावा के लिये कोर्ट कचहरी में काफी दोड़ना पड़ता था, काफी समय लगता था काफी व्यय होता था और इसी को देखते हुए रेल दावा अधिकरण बनाया गया था । मगर इस अधिकरण को भी-जिस उद्देश्य से बनाया गया था, उस उद्देश्य की पूर्ति नहीं हो रही हैं । यह अधिकरण भी जिस प्रभावी ढंग से काम करना चाहिए, था, उस ढंग से काम नहीं कर रहा हैं, इसमें भी काफी समय लग जाता हैं, लोगों को काफी दोड़-धूप करनी पड़ती हैं । आजकल जब रेल मे ऐक्सीडेंअ या चोरी, डकैती आदि, इस तरह की घटनाएं बढ़ रही हैं, उस स्थिति में इस अधिकरण का प्रभावी ढंग से काम करना और भी बहुत आवश्यक हो गया हैं । अभी एक माननीय सदस्य कह रहे थे कि 21 पीठ हैं-दो दिल्ली में, दो कलकत्ता में और एक-एक अन्य जगहों में इसकी संख्या बढ़नी चाहिए और हो सके तो डिवीजन स्तर पर कैंप लगाना चाहिए । जहां रेलवे के डिवजीन हैं, उस स्तर पर कैंप लगाना चाहिए जिसे नजदीक जाकर, जिन्हें दावा करना हो, जिन्हें सफाई देनी हो, उनको नजदीक जाकर सफाई देने का मौका मिले, दावा करने का मौका मिले और यह अधिकरण प्रभावी ढंग से काम कर सके । महोदया, आज मुकदमों की संख्या बढ़ रही हैं । जनरल कोर्ट में भी मुकदमों की संख्या ज्यादा हैं और यहां पर भी बढ़ी हुई हैं जिससे न्याय होने में काफी समय लग जाता हैं और अगर न्याय देर से मिले तो उसे न्याय नहीं कहते । इसलिए हम मंत्री जीसे अनुरोध कि जल्दी से लोगों को त्वरति ढंग से न्याय मिले, दावों का निवारण त्वरित ढंग से और इसके लिये तथा अधिक पीठों का निर्माण करे, कैंप लगवाएं । इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं । धन्यवाद ।

श्री जलालुदीन अंसारी (बिहार) : महोदय, मैं रेलवे दावा अधिरण का समर्थन करता हूं लेकिन दो-तीन बातों की मैं चर्चा करना चाहूंगा । हमारे विद्वान साथियों ने यही कहा हैं कि जो मुआवजे की राशि वर्षों पहले से चली आ रही हैं । उसी मुआवजे की राशि को अभी भी दिया जाता हैं । वह कम हैं । मान लीजिए, किसी का एक लाख रुपये का कपड़ा आ रहा हैं । वह चोरी हो गया तो पचास रुपये किलों के हिसाब से आप उसके भुगतान कर देतें हैं । तो डैमेज का जो क्लेम होता हैं, उसका समुचित मुआवजा मिलना चाहिए । वह जो माल मंगवाते हैं, उनका माल गायब हो गया, बर्बाद हो गया, उससे उनके व्यापार का

नुकसान होता हैं, उनका निली नुकसान होता हैं इसलिए मेरा अनुरोध हैं कि जो पहले से मुआवजा चला आ रहा हैं, उस राशि को बढ़ाया जाना चाहिए। दूसरा सुझाव हैं कि इस ट्रिब्यूनल के जरिए एक निश्चित अवधि के अन्दर दावे का फैसला किया जाना चाहिए, जिससे उनको बार-बार दौड़ना नहीं पड़ें। एक समय निर्धारित होना चाहिए ताकि उनके दावे का निपटारा जल्दी हो सके। मैंने पहले ही कहा कि समुचित मुआवजे की व्यवस्था होनी चाहिए। इन्हें दो-तीन चीजों की इससे व्यवस्था होनी चाहिए, तभी यह जो ट्रिब्यूनल हैं, वह अपनी सही दायित्व का पालन कर सकेगा। इन्हीं शब्दों के साथ मैं इसका समर्थन करता हूं। धन्यवाद।

SHIR S. VIDUTHALAIVIRUMBI (Tamil Nadu): Mr. Vice-Chairman, Sir, this Railway Claims Tribunal (Amendment) Bill, according to my understanding, is actually brought before us to enable them to settle the salaries, allowances and pensions of the Chairman, Vice-Chairman and other members of the Railway Claims Tribunal. It doesn't have any nexus with the railway accident victims and other people. I think my understanding is correct. Now, the Railway Department has decided to set things right according to the recommendations of the Fifth Central Pay Commission. This particular amendment has been brought before us for that purpose.

Therefore, if it is made with retrospective effect in my view, it will be all right. It must be done; otherwise, those people who are working in the Tribunal would be affected. They will not be at par with other employees.

At the same time, I would like to say one thing more regarding salary fixation. In our country, salary fixation as well as income tax reduction for salaried people is different. In Australia, what they do is, if inflation takes place during a particular fiscal year, it is announced officially by the Australian Government. Once it is announced that inflation has taken place this year, the amount is automatically enhanced by the officials who are empowered to announce it.

Therefore, budget after budget, the Finance Minister need not go into these problems and take some *ad hoc* decision. So, this kind of *ad hoc* decision is taken only in India, not in advanced countries. We have to keep this fact in mind.

So far as salary fixation is concerned, if inflation takes place and the Price Index comes down to a certain extent, then automatically another Pay Commission should fix it. It is never done. It should be done in letter and spirit. This is what 1 want to say.

When we are worried about the Chairman, the Vice-Chairman and others, the ordinary staff has been left in the lurch. For example, when I was speaking on the Railway Budget, I clearly said that there was anomaly in the salary of the Accounts Department Staff. I brought it to the notice of the concerned officials. But they have not rectified the lacuna. I had mentioned it. But no action has been taken by the Railway Department. I don't know what is the thinking of bureaucrats on this issue. I reiterate that they have failed to rectify the lacuna in the Accounts Department. I hope, at least, now they will take care of the lacuna.

So far as this Bill is concerned, I fully support it. Thank you.

श्री रामदास अग्रवाल (**राजस्थान**) **:** उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं इस बिल का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। विषय जैसा सभी वक्ताओं ने कहा कि बहुत सीमित हैं। ट्रिब्यूनल का जो कार्यक्षेत्र हैं उसकी दक्षता और क्षमता के बारे में चर्चा करने का यह अवसर जरूर हैं। हमें इसमें कोई आपत्ति नहीं हैं कि उनकी तनख्वाहों को पिछले रेट्रेसपेक्टिव इफेक्ट से दिया जाए। यह एक छोटी भी भूल पहले रह गई थी उसको सुधारने का काम हैं जो इस बिल के माध्यम से किया जा रहा हैं। उसका मैं समर्थन करता हूं। साथ ही मैं रेल मंत्री जी से आग्रहपूर्वक कहूंगा कि अब ट्रिब्यूनल का विषय आया हैं, अकसर ट्रिब्यूनल को लोक सभा या राज्य सभा में डिसकस करने का मौका नहीं आता हैं क्योंकि उनका यहां विषय क्षेत्र नहीं बनता हैं। चूंकि आज अवसर मिला हैं तो मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि इसकी दक्षता और चाहिए कि आखिर यह ट्रिब्यूनल जो बनाया गया हैं उसने अपने उद्देश्यों की पूर्ति में कितनी सफलता प्राप्त की हैं ? अर्थात क्या हवां पर भी उसी प्रकार से क्लेम्स के ढेर जमा हो रहे हैं जैसे कि अन्य अदालतों में केसों के ढेर जमा हो गए हैं ? क्या उनका डिसपोजल सही समय पर, सही आदमी के लिए जो क्लेम किया गया हैं, दिया गया हैं या नहीं दिया गया हैं या सही क्लेम दिया गया हैं अथवा नहीं दिया गया हैं ? जो बैचिज ट्रिब्यूनल की बनाई गई हैं वह वास्तव में ठीक प्रकार से अपने-अपने

क्षेत्रों में काम कर रही हैं या नहीं कर रही हैं ? क्योंकि उनकी गतिविधियों के बारे में भी हमें पता होना चाहिए । उनकी तनख्वाहों के बारे में हमें आपत्ति नहीं हैं । लेकिन उनकी कार्यविधियों और उनकी कार्यदक्षता के संबंध में जानना हमारे लिए अत्यन्त आवश्यक हैं क्योंकि वर्तमान समय में उनकी दक्षता का अभाव हमें सब जगह दिखाई देता हैं । इसलिए मैं रेलवे मंत्री जी से यह निवेदन करूंगा कि वह अपने जबाव में कम से कम उस ट्रिब्यूनल की व्यवस्था के बारे में हमें जानकारी अवश्य दें । धन्यवाद ।

रेल मंत्री (श्री नीतिश कुमार) : सर, जो अमेंडमेंट बिल हैं इसका उद्देश्य बहुत ही सीमित हैं । रेलवे क्लेमस ट्रिब्यूशन में हम वैसी व्यवस्था लाना चाहते हैं जैसी सैन्ट्रल एडमिनिस्ट्रेटिव में चेयरमैंन, वाइस चेयरमैंन और मेम्बर्स की सर्विसेस, वेतनमान आदि के बारे में हैं । पंजम वेतन आयोग की सिफारिशें जब लागू हो गई तो उसको रेलवे क्लेम्स ट्रिब्यूनल में भी लाकू किया जाए । पूरी सरकार में 1.1.1996 से लागू कर दिया गया हैं लेकिन रेलवे क्लेम्स ट्रिब्यूनल एक्ट में यह प्रावधान नहीं था कि रेट्रस्पेक्विट इफेक्ट से वेतनमान लागू कर दें । जब कि सैन्ट्रल एडमिनिस्ट्रेटिव ट्रिब्यूनल में यह व्यवस्था हैं । इसलिए इसमें तौर पर, 1.1.1996 से रेलवे क्लेम्स ट्रिब्यूनल के चेयरमैन, वाइस चेयरमैन औ मेम्बरस को भी पंचम वेतन आयोग की सिफारिशों के आधार पर वेतमान प्राप्त हो जाए । जिस दिन से लागू हुआ और उसके पहले 1.1.1996 के बीच में जो घाटा उनको सहन करना पड़ा उसको समाप्त करके, 1.1.1996 से लागू हो जाए । इसी सीमित उद्देश्य सेयह अमेण्डमेंट बिल हैं । इसमें प्रावधान रेट्रोस्पेक्टिव इफैक्ट से रूल बनाने का सरकार के पास नहीं था, मूल विधेकय में । इसलिए इसमें संशोधन लाना, सम्बद्ध खंड में, कि यह अधिकार सरकार को मिल जाए ताकि वह उसको पहले से लागू करके दे दे । जैसा कि चव्हाण साहब ने कहा कि कम्पेनसेशन के बारे में, रेट्रस्पेक्टिव से लागू होगा या किस चीज के बारे में लागू होगा ? और किसी उद्देश्य से नहीं लगाया गया हैं । बस यही ट्रिब्यूनल के निपटारे के बारे में चर्चा हुई कि उसमें बहुत समय लगता हैं । उस समय कई बातें सामने लाई गई । कुल 21 बैंचेज देशभर में हैं । यह बात सही हैं कि इन बैंचेज में वेकेन्सीज बहुत हैं । ज्यूडिशियल मेम्बर्स और टेक्नीकल मेम्बर्स की भी वेकेन्सीज हैं । अभी तो हमारे फुलफ्लेज चेयरमैन भी नहीं हैं । उस बारे में प्रोसेंसिंग हो गई हैं । रेल मंत्रालय ने भी भेज दिया हैं । एसीसी के पास विचार के लिए वह चला गया हैं । जब चेयरमैन आ जाएंगे तो बाकी वेकेन्सीज की प्रक्रिया पूरी होगी । क्योंकि जो सलेसक्शन कमेटी बनेगी उसके सदस्य रेलवे क्लेम्स ट्रिब्यूनल के चेयरमैंन होते हैं । चूंकि आज की तारीख में रेलवे क्लेम्स ट्रिब्यूनल के चेयरमैंन नहीं हैं इसलिए बाकी वेकेन्सीज को भरने की कार्यवाही नहीं की जा रही हैं या करना संभव नहीं हो पा रहा हैं । इसलिए हम इस बात को स्वीकार करते हैं कि रेल मंत्रालय की तरफ से यह प्रयास हैं कि शीघ्रतिशीघ्र चेयरमैन मिल जाए । जब चेयरमैन प्रयास हैं कि शीघ्रतिशीघ्र चेयरमैन मिल जाए । जब चेयरमैन मिल जायेगा तो बाकी वेकेन्सीज भी भरी जायेंगी । पहले दावें के निपटारे में बहुत समय लगा करता था । दो तरह के क्लेम्स होते हैं । एक तो जब कोई एक्सीडेंट में हताहत होता हैं या किसी की मृत्यु होती हैं, उसके संबंध में क्लेस होता हैं और रेलवे कम्पेन्सेशन देती हैं । रेलवे में पैसेन्जर्स इंश्योरेंस कराया गया । यह कम्पेन्सशन जो दिया जाता हैं उसके लिए सभी पेसेन्जर्स का इन्श्योरिंस कराया होता हैं । वह इंश्योरेंस कम्पनी से प्राप्त होता हैं । उसका क्लेम्स सैटल कर दिया गया हैं । रेलवे क्लेम्स ट्रिब्यूनल पहले हर राज्य सरकार जहां एक्सिडेंट्स होते थे, वहां क्लेम्स कमिश्नर्स बहाल किया करता था । उसमें काफी समय लगता था । जब क्लेम्स कमिश्नर के पास दावा जाता था तो उसके निपटान में बहुत समय लगता था । दूसरा क्लेम हैं-अगर किसी में बहुत समय लगता था । दूसरा क्लेम हैं-अगर किसी ने अपना सामान बुक कराया, कोचेज बुक कराया, माल बुक कराया तो उसमें अगर किसी तरह से चोरी हो जाए या किसी प्रकार से नुकसान हो जाए तो युद्ध के समय रेवले की जवाबदेही नहीं हैं । अगर प्राकृतिक कोई दुर्घटना हो जाती हैं तो उसके कारण नहीं हैं । लेकिन किसी कारण से अगर सामान का नुकसान होता हैं, जो कि बुक्ड हैं, जिसका चार्ज उन्होंने अदा किया हैं, वैसी स्थिति में उनका कम्पनसेशन के लिए दावा बनता हैं । पहले उनको दावा कोर्ट में करना पड़ता था । लेकिन उसमें काफी समय लगता था । इसलिए इन दोनों मामलों को जोड़कर रेलवे क्लेम ट्राइब्यूनल की स्थापना की गई । 1987 में बिल पारित हुआ और 1989 से यह लागू हैं और तब से रेलवे क्लेम ट्राइब्यूनल काम कर रहा हैं । रेलवे क्लेम ट्राइबयूनल आने के बाद दावों के निपटारे में पहले की तुलना में काफी कम समय लगता हैं । लेकिन फिर भी मैंने सारी स्थिति की समीक्षा की हैं और जानकारी प्राप्त की हैं । इससे यह मालूम हुआ कि कुछ मामले हैं, जो साल से अधिक समय से लम्बित हैं, कुछ मामलें हैं जो एक साल से अधिक समय से अल्बित पड़े हैं । लेकिन ज्यादातर मामले एक साल के अंदर निपटा दिए जाते हैं, ऐसी मुझे जानकारी मिली हैं । लेकिन पहले की तुलना में प्रगति हैं । फिर भी कई जगहों पर दावों पर फैसला नहीं हो पा रहा हैं । यह इसलिए कि हमारे पास

वैकेंसीज खाली पड़ी हुई हैं । हमारा प्रयास होगा कि वैकेसीज भरी जाये ।

दूसरी बात हैं कि और तेजी से इन दावों का निपटारा कैसे किया जा सकता हैं । इसके बारे में आपके भी कई सुझाव आए हैं और मैंने लोकसभा में इस बात का उल्लेख किया था, वहां पर जब इस पर चर्चा हुई थी और आज इस सदन में भी कह रहा हूं कि आप अपने सुझाव दें कि प्रस्तावित रेलवे क्लेम ट्राइब्यूनल में दावों का निपटारा ओर जल्दी कैसे हो सकता हैं । इस बारे में अगर माननीय सदस्यों के पास सुझाव हों तो उन पर विचार किया जा सकता हैं । अगर एक्ट में संशोधन करने की जरूरत हैं, उनके और अधिकार देने की बात हैं इस पर विचार किया जा सकता हैं ताकि तेजी से दावों का निपटारा हो सके । इसके लिए मैंने वहां यह भी सुझाव दिया था कि स्टेडिंग कमेटी आन रेलवे, इसको विचारणीय विषय के रूप में स्वीकार कर, इस पर गहन चर्चा करे और वह इसके बारे में सुझाव दे तो सरकार इस पर अमल कर सकती हैं । यह भी एक रास्ता हैं । हम सरकार करेंगे कि दावों का निपटारा कैसे हो सकता हैं । अभी खन्ना में रेल दुर्घटना हुई, इसी तरह से दुर्घटनाये होती रहती हैं । प्रयास किया जाता हैं कि जो लोग अपने रिश्तेदारों की डेड बॉडी ले जाते हैं, वहीं पर उनको फार्म दे दिया जाए । उनको जानकारी दी जाती हैं कि फार्म भरकर आपको यह कहां जमा करना हैं । एक प्रक्रिया यह हो सकती हैं कि फार्म रेलवे के लोग भरवा कर ले लें और उसको ट्राइब्यूनल के सामने प्रस्तुत कर दें । इस तरह का प्रयास होता रहा हैं । अलग-अलग मौंकों पर तेजी से ऐसे मामलों का निपटारा कैसे हो सकता हैं, इस दिशा में सरकार सजग हैं और इसमें जल्दी लाने के लिए अपनी भूमिका का निर्वाह कर रही हैं ।

एक सवाल यहां यह उठाया गया कि रेट बहुत कम हैं । रेट कम नहीं हैं नही हैं । जो सामान गायब होता हैं, या जिसकों नुकसान पहुंचा हैं, उसके लिए रेट कम नहीं हैं । दो तरह की व्यवस्था हैं । एक में प्रति किलो रेट कम नहीं हैं । दो तरह की व्यवस्था हैं । एक में प्रति किलो के हिसाब से 50 रुपए कम्पनसेशन मिलता हैं और कुछ मामलों में प्रति किलों के हिसाब से सौ रुपया कम्पनसेशन मिला हैं । एक व्यवस्था हैं कि अगर आपने बुक किया हैं तो बुक कन्साइनमेंट के क्या दाम हैं, इस पर निर्भर होता हैं । वैसे उनको पचास रुपए प्रति किलो के हिसाब से दिया जाता है । अगी मान लिया जाए कि 5 हजार रुपए का सामान बुक किया तो 50 के. जी. का हैं, या 40 के. जी. हैं या 20 के. जी. हैं तो 50 रुपयों पर किलो के हिसाब से हम उनको कम्पनसेशन देंगे । तो 50 गुणा 20, एक हजार रुपया कम्पनसेशन के तौर पर मिलेगा । अब पांच हजार रुपए में से एक हजार रुपया कम दें, 4 हजार रुपया जो एक्सेज हुआ, इस पर कहा जाता हैं कि एक्सेस चार्ज आपने दिया या नहीं और एक्सेस चार्ज कोई ज्यादा नहीं । अगर 25 पैसे की दर से, कुछ मामलों में और 13 पैसे की दर से, प्रति 100 रुपए के हिसाब से 160 किलोमीटर की दूरी अगर उसको तय करनी हैं, उस हिसाब से अगर आप एकस्टरा रेलवे को अदा कर देते हैं तो आप पूरा दाम वसूल कर सकते हैं, 5000 रुपये का पूरा दाम वसूल कर सकते हैं । तो यह व्यवस्था हैं । अगर आप चाहते हैं कि हमारे सामान का पूरा पेसा जाए तो उनके लिए आपको एक्सेस वैल्यू चार्ज देना पड़ेगा । यह व्यवस्था हैं । इसी तरह से अभी स्कूटर आदि के बारे में व्यवस्था की गई हैं । कहा गया कि कहीं अगर स्कूटर की चोरी हो गई । जब कोई गवर्नमेंट का इम्पलाई ट्रांसफर पर जाता हैं वह अपने स्कूटर को बुक कराता हैं तो वह स्कूटर का एक्सेस चार्ज नहीं दे सकता हैं । एक्सेज चार्ज देने पर उसका रीएम्बर्स नहीं होगा । इसलिए हम लोगों ने रूल में अमेंडमेंट किया हैं कि उसको एक्सेज चार्ज देना ही पड़ेगा । कुछ चीजों में हम एक्सेंज जाच्र ले रहे हैं जैसे आर्नामेंट्स हैं । आपको डिक्लियर करना हैं और आर्नामैंट्स का एक्सेज जार्च र्चा अदा करता हैं, तभी उसको रेलवे ले जाएगी । इसी तरह से स्कूटर के बारे में भी फैसला किया गया हैं कि एक्सेस चार्ज आपको देना पड़ेगा । ताकि जो सरकारी नौकरी में एक जगह दूसरी जगह ट्रांसफर हो जाते हैं, यदि वह अदा कर देंगे तो उनकी रिएम्बर्स हो जाएगा । इस प्रकार सें कोई दुर्घटना हो जाती हैं तो उनको पूरा कम्पनशेसन मिल जाएगा । यह व्यवस्था हैं । लेकिन फिर भी जो माननीय सदस्यों ने बहूमूल्य सुझाव दिये हैं, उनके लिए मैं उन्हें धन्यवाद देता हूं । जल्दी से जल्दी दावों का निपटारा हो सके, इस पर भी गहन विचार किया जाएगा । उपसभाध्यक्ष महोदय, इस बिल का सीमित लक्ष्य हैं । बाकी दूसरी जगह 1.1.96 से मिल गया हैं लेकिन रेलवे क्लेम्स ट्रिब्यूनल के अध्यक्ष, उपाध्यक्ष और सदस्य के लिए यह व्यवस्था की जा रही हैं और उतने ही भर के लिए सरकार रेल में परिवर्तन करने का अधिकार भूतलक्षी प्रभाव से ले रही हैं । इन्ही-शब्दों के साथ चूंकि इस बिल का सीमित उद्देश्य हैं, मैं यह दरख्वास्त करुंगा कि इसको पारित किया जाए ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): The question is:

> "That the Bill further to amend the Railway Claims Tribunal Act, 1987, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

"The motion was adopted."

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clause 2 was added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

SHRI NITISH KUMAR: Sir, I move:

"That the Bill be passed."

The question was put and the motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI**:** We shall now take up the Marriage Laws (Amendment) Bill, 1997.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS, MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS, AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PLANNING AND PROGRAMME IMPLEMENTATION (SHRI RAM NAIK): Sir, the Law Minister is held up in the Lok Sabha. If the House agrees, the subsequent Bill which is in the name of Shri Kashiram Rana be taken up.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): Now we take up the Indian Majority (Amendment) Bill, 1997.

SHRI RAM NAIK: Sir, all these Bills are in the name of Shri Thambi Durai. ... *(Interruptions)...*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): Okay. We take up the Cotton Ginning and Pressing Factories (Repeal) Bill, 1998. Shri Kashiram Rana.

THE COTTON GINNING AND PRESSING FACTORIES (REPEAL) BILL, 1998

THE MINISTER OF TEXTILES (SHRI KASHIRAM RANA): Sir, I beg to move:

> "That the Bill to repeal the Cotton Ginning and Pressing Factories Act, 1925, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

Sir, there are almost 4000 cotton ginning and pressing factories in the country. A large number of these have very old machinery. These factories have, generally, not invested in modernisation over the years. Perhaps, they did not have adequate incentive to do so. These units are covered by the Cotton Ginning and Pressing Factories Act of 1925. This Act contains a number of provisions which have been complied with by the ginning and pressing factories, such as, periodical filing of returns, maintenance of registers, marking of bales, etc. The Act provides rule-making powers for both the Central and State Governments for the purpose of regulating the ginning and pressing factories.

Sir, over the years, since the enactment of the Act, there have been changes in the pattern of processing, marketing and consumption of cotton. We don't wish to impose any unnecessary controls on the cotton ginning and pressing factories. In the market, there is an increasing demand for quality products. However, the constraints which come in the way need to be addressed. One of the constraints is contamination of cotton. Unfortunately, in the international market, Indian cotton is regarded as very contaminated. There is, therefore, urgent need for modernisation of cotton ginning and pressing factories and improvement in that package.

Sir, the repeal of the Act will, we hope, provide a thrust and incentive to the modernisation efforts in the cotton ginning and pressing factories. These, in turn, will encourage quality processing of cotton. Ginning and pressing factories will be able to charge appropiate price commensurate with the service provided. In the present liberalised industrial scenario, many of the restrictions laid down in the Cotton Ginning and Pressing Factories Act, 1925 are not required in the industry. It is felt that the Cotton Control Order of 1986, issued under the Essential Commodities Act, 1955 would cover the provisions considered essential to regulate the working of cotton ginning and pressing factories in future. As the hon. Members are well aware, we are also pursuing other incentives to help textile industries become more competitive. For instance, there is a proposal to launch a Technology Mission on Cotton Development which is in an advanced stage of finalisation. In fact, the hon. Finance Minister, in his Budget Speech announced allocation of Rs. 60 crores for the